

# LA CONSTRUCCIÓN NAVAL Y LOS CARPINTEROS DE RIBERA EN LAS PITIUSAS

ANTONI TUR RIERA

Desde tiempos antiguos, la insularidad de Ibiza y Formentera hizo de las actividades relacionadas con la mar un sector importante en la vida y la economía de sus pobladores. Probablemente desde la prehistoria, y seguramente durante la época fenicia, las Pitiüsas fueron un punto importante si bien no de construcción si de recalada de embarcaciones. Eran un lugar donde se podían encontrar los materiales necesarios para las reparaciones de los barcos, principalmente la madera.

En tiempos islámicos las fuentes precisan la existencia de instalaciones dedicadas a la construcción de naves y alaban la buena cualidad de los árboles ibicencos usados con esta finalidad. Después de la conquista catalana, el 1235, los nuevos pobladores continuaron construyendo embarcaciones. El año 1273 el arzobispo de Tarragona, del cual Ibiza dependía en parte, y el 1283 Jaime II de Mallorca, concedieron a los ibicencos el privilegio de *tener una atarazana donde podían sacar, tener y haber galeras, leños y barcas*. Seguramente esta concesión se aprovechó con la habilitación del espacio al lado del mar inmediatamente conocido como la Drassana.

Las noticias sobre construcción naval son pobres para los siglos medievales, únicamente tenemos testimonios que demuestran la existencia de una cierta actividad, de la cual se desconoce el volumen.



Foto Puget. Principios siglo XX. Archivo imagen y sonido.

Las primeras cifras sobre la construcción naval en Ibiza comienzan en el año 1765. Se considera que el apogeo de la construcción naval en Ibiza se inició a mitad del siglo XVIII y entró en profunda crisis hacia el 1860, al punto que cuando el archiduque Luís Salvador de Austria visitó por primera vez Ibiza el 1867, prácticamente no se construían embarcaciones de gran tonelaje y las atarazanas se dedicaban a hacer embarcaciones menores y reparaciones. En cambio, durante el período comprendido entre 1765 y 1860 se construyeron un total de 419 barcos con un total de 22.259 toneladas, excluyendo del cálculo las embarcaciones menores de 10 tone-

ladas. Hubo diversos años en qué la actividad de los *mestres d'aixa* o carpinteros de ribera ibicencos fue extraordinaria, como el 1812, el 1815 y el 1855, poco antes de su entrada en decadencia.

La importancia de la construcción naval durante aquellos casi cien años que se sitúan entre las dos fechas hay que atribuirla a la abertura de las líneas comerciales con América, a la estimulación de los intercambios de mercadería empujados por la Ilustración, a la necesidad de naves para la marina corsaria y al aumento de población que desde el siglo XVII experimentaba Ibiza y que permitió proveer de mano de obra los astilleros y de marineros las naves.



Foto Puget. Principios siglo XX. Archivo de imagen y sonido.

Con posterioridad al año 1861 no se cuenta de momento con datos seriados sobre la actividad marinera desarrollada en las islas, si bien se puede ver las listas de barcos construidos en Ibiza durante la segunda mitad del siglo XIX y la primera del XX. El fin de la Primera Guerra Mundial, el inicio de la cual fue la causa de un resurgimiento de la construcción de embarcaciones en la isla, significará la irreversible decadencia de los barcos a vela. Con relación a esta última crisis, es sintomático el caso de la construcción, en el 1917, del barco de mayor tonelaje construido en Ibiza (1.100 toneladas de desplazamiento) el cual fue desguazado casi recién acabado pero sin que llegase a surcar las aguas, ni tan siquiera las del puerto.

Desde aquellas fechas la construcción naval en la isla quedó limitada a las embarcaciones menores, especialmente laúdes y excepcionalmente de barcos de mayor porte, especialmente motoveleros. Es el caso del Joven Teresa que en el año 1962 fue el último barco importante construido en Ibiza. A finales del siglo XX la construcción de embarcaciones se limita a la actividad desarrollada por algunos mestres d'aixa que construyen laúdes y botes de madera por encargo y, sobretudo, reparaciones, de manera que la

importancia de la industria naviera es puramente testimonial y limitada a modelos tradicionales.

Según la documentación histórica de algunas embarcaciones que se ha podido seguir, se ha observado que a pesar que los barcos se diseñasen y construyesen para un uso determinado, a lo largo de su vida podían ser destinados a diferentes funciones. No obstante, los usos básicos de los barcos eran la pesca y el transporte de mercancías.

La segunda mitad del siglo XX, con el cambio económico que significó el turismo, los pequeños laúdes de tráfico se utilizaron para el transporte de materiales de construcción entre los puertos y las calas donde se construían los nuevos hoteles y otros edificios turísticos. Muchos de estos laúdes se transformaron inmediatamente después en barcas de pasaje que unían aquellos mismos núcleos turísticos.

Por otra parte, los grandes veleros que unían los diferentes puertos del Mediterráneo transportando exclusivamente mercancías se vieron totalmente desplazados por las modernas motonaves construidas en acero. Este desplazamiento que sufrieron significó su desaparición ante la imposibilidad de reconvertirlos en otros usos. Muchos quedaron abandonados, arrinconados en los puer-

tos, y la gran mayoría fueron desguazados o hundidos.

Los pequeños laúdes destinados exclusivamente a la pesca son los que han perdurado hasta la actualidad ya que muchos de ellos se reconvirtieron para ser embarcaciones de recreo. La medida comprendida entre los 6 y los 14 metros son los que combinaron mejor diferentes usos, como el transporte entre las pequeñas calas y el puerto, la pesca y el recreo.

Para ejemplo sirva el caso del laúd Virgen de Fátima, de 11 m de eslora, construido en el año 1930 en Cabañal (Valencia) para ser destinado a barcaza de puerto. Una vez construido fue trasladado a Mallorca donde sirvió de barca de pesca y de transporte de mercancías y para actividades de contrabando. Posteriormente fue apresada, subastada y adquirida por ibicencos. En esta isla se dedicó al tráfico costero entre el puerto principal y la cala de San Vicente. Cuando se inicia la construcción de los establecimientos turísticos en esta cala del NE de Ibiza, el Virgen de Fátima llevó material de construcción, especialmente grava y cemento. Estos usos se simultaneaban con la pesca. El 1971 fue adquirida para ser adaptada al transporte de turistas entre diferentes núcleos turísticos. Recientemente y por iniciativa particular de sus nuevos propietarios se está restaurando y rehabilitando para poder recuperar su forma de navegación tradicional, para lo cual se ha podido disponer de una subvención de la Conselleria de Patrimonio, dentro de su línea de subvenciones para la recuperación y la restauración del patrimonio etnológico-marítimo de las Pitiusas.

Los lugares donde se construían las embarcaciones recibían el nombre de *drassanes*, atarazanas. Eran espacios situados al lado del mar o en el interior de los puertos y no eran lugares únicamente de construcción sino también de reparación. La *drassana* era un espacio físico destinado a tales efectos, pero se sabe de lugares que sólo fueron utilizados durante



Atarazana puerto de Ibiza. Maestro Guardiola.

y para la construcción de un solo barco, aprovechando algún accidente orográfico adecuado en algún rincón de una cala o de la costa.

También se da el caso que muchas de las pequeñas embarcaciones no son construidas al lado de la mar, sino que se construían dentro de pequeños talleres o almacenes al lado de la casa del *mestre d'aixa* o de los mismos pescadores, que esporádicamente se construían su propia barca.

En las instalaciones de una *drassana* lo primero que era necesario era la preparación del terreno para poder construir la nave y durante el montaje sujetar todas las piezas y la propia embarcación.

La principal materia prima en la construcción naval era la madera y, en Ibiza y Formentera, se utilizaba especialmente la madera de pino, por su abundante presencia en estas islas. Su uso iba destinado principalmente a la construcción de todos aquellos elementos curvos, como las cuadernas, rodas... a causa de su calidad y al hecho que el propio *mestre* podía elegirlos según la necesidad. Juntamente con el pino, se podía usar la encina, el olivo, el olmo y otras de importación.

Para las piezas rectas el pino también era usado, reservándose los más largos para palos y quillas. Para

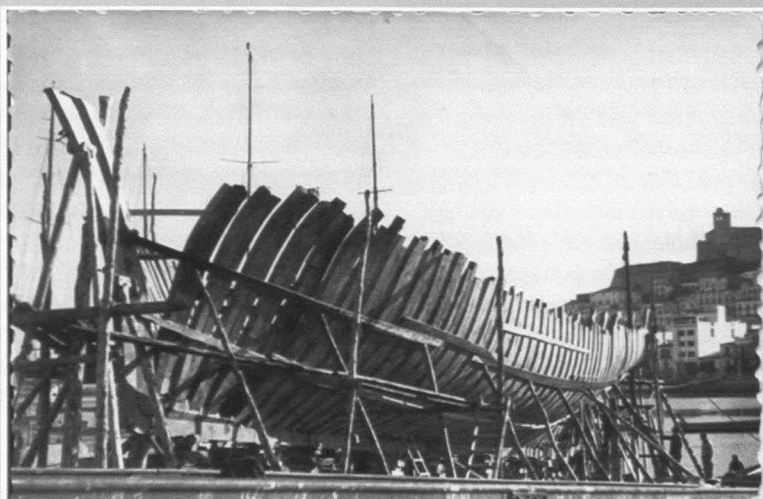
los forros también podía ser usado el pino, pero, generalmente, se reservaba para las cintas, utilizando tablones de abeto, por ser una madera mucho más ligera, aunque ésta última tenía que ser importada.

La obtención de la madera se iniciaba una vez se había recibido el encargo de una nueva construcción. Los *mestres d'aixa* visitaban los bosques donde había árboles para vender, se elegían según la forma y la longitud para una posterior utilización. Después, el propietario del bosque o bien el propio *mestre* con

una o varias collas de gente se dedicaban a talarlos, dejando los troncos limpios y pelados. Este trabajo preparatorio se tenía que hacer durante las lunas menguantes de diciembre, enero o febrero, para aprovechar que la circulación de la savia estaba parada y la madera no tenía ningún nutriente que fomentase la aparición de hongos que pudriesen la madera. En caso que fuese necesario talar árboles en cualquier otra fecha, para facilitar la extracción de la savia, los troncos eran sumergidos en el mar o en estanques para diluir la savia con el agua y que esta quedase sustituida por el agua; los troncos se dejaban sumergidos el tiempo necesario, según el grueso o la urgencia de la pieza a realizar.

Una vez en la *drassana*, las maderas eran careadas, es decir, se les practicaba una cara o varias planas y se serraban a tablas sobre las cuales se marcaban las piezas y se cortaban, dejándolas listas para ocupar su lugar.

Las embarcaciones de vela de Ibiza y Formentera en los siglos XIX y XX son los modelos resultantes de la tradición marítima del mediterráneo catalán, con sus propias particularidades, más por la parte del diseño de las formas de los elementos que componen la obra muerta, que por las formas, líneas y sistema de construcción del buque.



Atarazana puerto de Ibiza. Maestro Guardiola.





Foto Lina Sansano. Escuela Taller de Patrimonio de Maestros de Ribera.

El principal condicionante de todas las diferentes naves era la vela, la única forma que podían utilizar para navegar, aparte del remo que requería de un mayor esfuerzo. Por esta razón, los diferentes bastimentos se conocían por el tipo de aparejo que arbolaban, más que por el uso, aunque éste podía identificar a un tipo de aparejo destinado a un trabajo en concreto, como es el caso de los *bous*, laúdes de una cierta medida aparejados, generalmente, con velas latinas en el palo mayor y en el de mesana, con dedicación en exclusiva a la pesca de arrastre en pareja de lo que se conoce como *arte del bou*. También ocurre lo mismo con los *llaüts viatgers* dedicados al transporte de mercaderías realizando viajes entre los puertos de la geografía del mediterráneo occidental. Este condicionante no impedía que en un momento determinado, bien por cambio de titularidad o bien por voluntad del propietario por falta de mercado esta nave pasase a realizar otro tipo de actividad. Esto era posible ya que la nave no requería unas características especiales que les exigiese diferenciar, ni necesitaba ningún elemento especial. Incluso la transformación de un tipo de nave en otro era tan solo debido al cambio de aparejo.

Esta versatilidad de las naves en cuanto al aparejo es la principal cau-

sa que favoreció, sobretudo en el siglo XX, que fuesen sustituidos los aparejos latinos de las grandes embarcaciones, por aparejos con velas áuricas. Conservándose los buques y los sistemas de construcción hasta la irrupción de los nuevos materiales para la construcción de las embarcaciones.

La siguiente evolución a que se ven sometidas las embarcaciones con vela latina en especial y todas las velas en general es el uso del motor como sistema de propulsión para las naves, inicialmente como sistema auxiliar para garantizar una mayor independencia en caso de falta de viento, para las maniobras dentro de los puertos... pasando rápidamente a relegar la vela como simple elemento auxiliar, siendo el motor el principal sistema de propulsión de todas las naves, con el cambio de nombre de los veleros según el aparejo, a ser motoveleros para acabar siendo motonaves.

El caso especial lo representan los pequeños laúdes, que son de entre todas las naves las más populares, manteniendo el nombre tradicional del aparejo. Hemos de recordar, en este sentido, que la vela latina, popularmente, es conocida con el nombre de *vela de laúd*, conservando este nombre e incluso el arbolado, aunque generalmente ya navega a motor.

Estos cambios, naturales en toda evolución, son debidos a diversos factores, en primer lugar debemos tener en cuenta que la construcción de naves y su aparejo con velas latinas, tanto en Ibiza como en Formentera, era relativamente fácil y no requería de la importación de piezas ni materiales de fuera, y los elementos de acero eran mínimos y relativamente fáciles de obtener. Por esta razón, con la madera de los bosques, los cabos para las maniobras y las telas para las velas manufacturadas en la isla o bien importadas de Mallorca o Barcelona, y sobretudo la abundante mano de obra y su bajo coste, permitían que estas naves se hiciesen a la mar.

Entrado el siglo XX, comienzan a sentirse los efectos de la revolución industrial, la necesidad de tener una flota competitiva para poder contactar con otros puertos, hace necesario que las naves comiencen a adaptarse para transportar más carga. Por esto se construyen naves más grandes.

La llegada de los vapores y buques mercantes construidos en acero y con grandes máquinas, hace una gran competencia a los pequeños veleros dedicados al transporte de mercancías, y a partir de la segunda mitad del siglo XX comienzan rápidamente a desaparecer, permaneciendo únicamente las barcas de pesca y las de recreo como continuadoras de estos modelos tradicionales.

La última época corresponde con la llegada del turismo en los años sesenta del siglo XX, la economía tradicional de las islas es sustituida progresivamente por el turismo, las flotas pesqueras se reducen, sobretudo por la falta de mano de obra, y las barcas son modernizadas con la introducción de la mecanización para las maniobras de las diferentes artes de pesca. Con todo ello, se conservan y se mantienen los viejos buques, aunque no se construyen nuevos, los cupos para flotas pesqueras están cerrados y es necesario destruir para construir, pero los pocos *mestres d'aixa* existentes se

encuentran desbordados con los trabajos de mantenimiento y los armadores salen fuera de la isla para nuevas construcciones. A parte de todo esto las aplicaciones de las normativas europeas para la reducción y modernización de las flotas pesqueras, pagando por la destrucción de las naves precios superiores al valor del mercado perdiéndose por esta causa naves antiguas con sus formas centenarias e impidiendo la nueva construcción en madera, implicando la destrucción de un oficio milenario.

Los pequeños laúdes de recreo son rápidamente sustituidos por las motoras y la nueva evolución de estas naves promovida por la aplicación de las nuevas técnicas constructivas, los llamados laúdes de plástico, contruidos en serie, en fibra de vidrio y resinas sintéticas, inicialmente copiando fielmente los modelos tradicionales conforman el panorama actual.

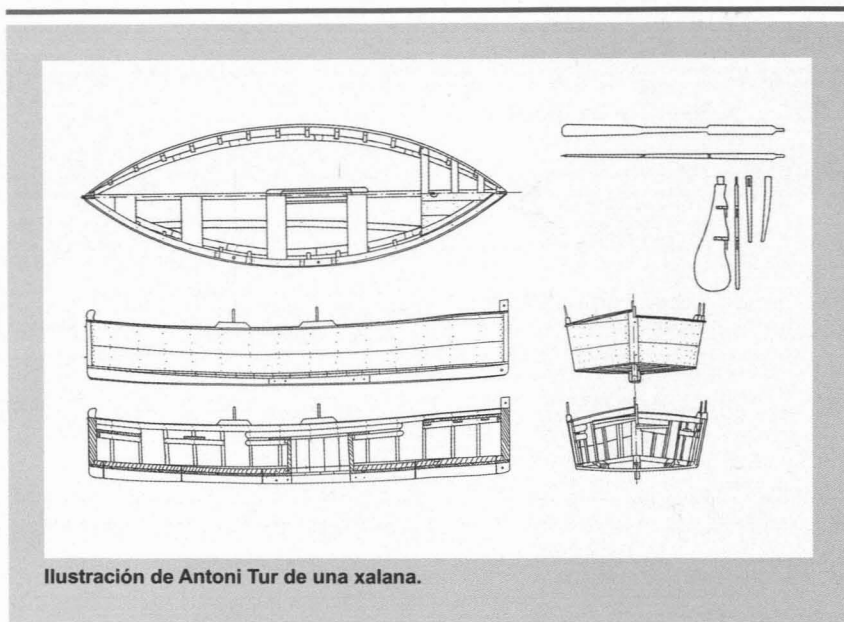


Ilustración de Antoni Tur de una xalana.

Esta transformación, en parte, es debida a la necesidad de aprovechar al máximo el tiempo, no se puede depender de las condiciones meteorológicas ni en el mantenimiento de las embarcaciones.

Debemos recordar que una barca de madera exige un mantenimiento anual de la madera, debiendo esperar que se seque, rascando la pintura de los desconchados y repintando toda la nave, tras revisar las pequeñas humedades que aparecen en el forro. En cambio, las barcas hechas de fibra tan sólo requieren de la limpieza de la obra viva y su pintado con pinturas anticrústicas.

Esta rápida transformación y desaparición de las barcas y sus usos y de los oficios con ellas rela-

cionados, también ha conllevado un efecto contrario y que contrarresta el peligro de su desaparición que es la sensibilización institucional ante la necesidad e interés social de salvaguardar y proteger estos bienes con el reconocimiento de su valor patrimonial y cultural.

Este reconocimiento surgido, en principio, a partir de iniciativas particulares, con motivaciones sentimentales, ante la rápida transformación de estas barcas de una época y unas formas de vida características del pasado, pero que aún perduran en la memoria colectiva e induce a restaurarlas tal y como eran en un principio.

Las acciones emprendidas para la restauración de esta parte del patrimonio etnológico pitiuso, implican, en un principio, la necesidad de conservar los oficios tradicionales para la construcción y reparación, pero también hacen que no solo se restauren y permanezcan como simples elementos decorativos de los puertos o jardines, si no que tengan un uso real, participando en la organización de regatas-encuentros, actividades lúdicas, actividades de explotación comercial, ofreciendo el contacto con la naturaleza y el mundo náutico tradicional.

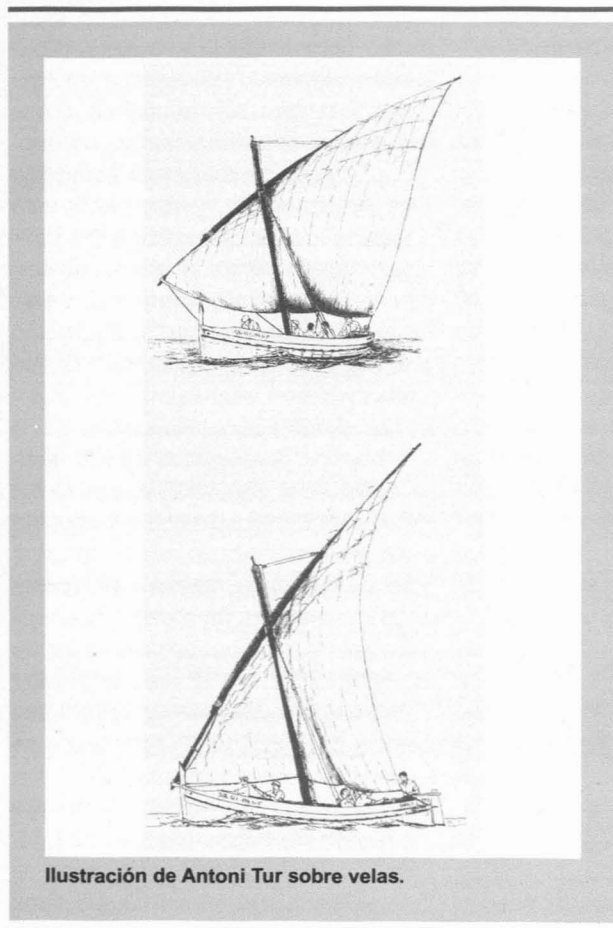


Ilustración de Antoni Tur sobre velas.

**BIBLIOGRAFIA:**

- ALOUJES, Clouis. *Les barques catalanes*. Éditions Loubatières, 1984.
- ANDREU, C. I MURILLO, J. *L'ofici de mestre d'aixa a l'illa de Menorca*. Govern Balear, Maó, 1989.
- BOFARULL y SANS, F. *Antigua marina catalana*, París-Valencia, 1995.
- BONET RIBAS, A. «El jabeque». *Revista Ibiza*. Ibiza, 1944.
- BONNET, C. *Manual del aprendiz de carpintero de ribera*. Llagut, Barcelona, 1992
- BRIDGEWATER, A. Y G. *Técnicas de la carpinteria tradicional*. Acento editorial, Madrid 1998.
- BUOT-LAUNAY, X. *Construire un bateau en bois*. Le Chasse-Marée, Douarnenez, 1988.
- COSTA RAMON, A. «Construcción naval ibicenca». *Revista Ibiza*. Ibiza, 1944-1945.
- DERVIN, H. *Traité de construction des bateaux en bois*. Le Chasse-Marée, Armen, 1990.
- FERNANDEZ DE PAZ, E. *Carpinteria de Ribera*. Junta de Andalucía, Sevilla, 1991.
- FERNANDEZ DURO, C. *Tratado de galafatería*. Edició Facsimil, Llagut, Barcelona, 1995.
- PALMER GRUA, J. *Cent anys de mestres d'aixa a Mallorca*. Tomo I i II. EITall, Mallorca, 1994.
- PRATS CALBET, A. *Vocabulari il·lustrat de l'aparell del llaüt a Eivissa*. *Revista Eivissa*. Institut d'Estudis Eivissencs. Eivissa, 1981.
- PRATS CALBET, A. *La pesca d'abans a les Pitiüses*. Consell Insular d'Eivissa i Formentera. Eivissa, 1997.
- VILÀS I GIL, Pere. *Notes per a la història marítima d'Eivissa i Formentera*; Institut d'Estudis Eivissencs, 1989.